

забруднюваних речовин в атмосферному повітрі й рівні шкідливих фізичних впливів на нього, а також діють нормативи гранично допустимих викидів забруднюваних речовин стаціонарними та пересувними джерелами забруднення.

Отже, екологічна безпека цивільної авіації як складова безпеки цивільної авіації та екологічної безпеки взагалі є комплексним поняттям, що має враховувати як норми екологічного, так і законодавства в галузі цивільної авіації. Однак на сучасному етапі в Україні для забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації нормативно-правовий механізм потребує подальшого вдосконалення.

Література

1. Краснова Ю. А. Правові питання кодифікації екологічного законодавства у сфері забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації / Ю. А. Краснова; за заг. ред. В. О. Зайчука // Актуальні питання кодифікації законодавства України – Вип. 1. – К.: Інститут законодавства Верховної Ради України, 2011. – С. 207-209.

2. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. № 2701-12 // Відомості Верховної Ради України. – 1992 – № 50. – Ст. 678.

3. Качинський А. Б. Екологічна безпека України: системний аналіз перспектив покращення / А. Б. Качинський. – К.: НІСД, 2012. – 312 с.

4. Філіпов А. В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 / А. В. Філіпов; Ірпінь, 2010. – 20 с.

5. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393- VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 83.

УДК 342.9(043.2)

Каташинський Є. О., студент,
Економіко-правовий факультет,
Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова, м. Одеса
Науковий керівник: Стукаленко О. В., д.ю.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО СТАТУСУ КОМАНДИРА ПОВІТРЯНОГО СУДНА УКРАЇНИ

На сьогоднішній день, із зростанням значення діяльності авіаційного транспорту та авіаційних перевезень як в Україні, так і в світі загалом, питання правового статусу командира повітряного судна (надалі – КПС) дуже швидко актуалізується. Думка про те, що КПС

відіграє найбільш важливу роль серед усіх членів екіпажу, сьогодні, як ніколи раніше, є беззаперечною.

За даними Державної авіаційної служби, лише за 2016 р. українськими та міжнародними авіакомпаніями було перевезено 8277,9 тис. чоловік та 74,3 тис. тонн вантажів і пошти, що на 31,3 % та 5,2 % відповідно більше, ніж у 2015 р. [1]. А діяльність авіаційного транспорту за січень-лютий 2017 р. також зросла: було перевезено 1235,2 тис. осіб, що на 51,9 % більше, ніж у відповідний період 2016 р. [2].

На сьогоднішній день спостерігається зростання кількості авіаперевезень, що свідчить про відновлення українського ринку пасажирських авіаперевезень після спаду 2014-2015 рр. [1].

Тобто, можна констатувати, що лише за 2016 р. та січень-лютий 2017 р. було перевезено 9 513,3 тис. чол. Всі вони знаходилися «в руках» командирів повітряних суден упродовж усього польотного часу. Саме тому питання правового статусу командира повітряного судна має дуже важливе значення.

Командир повітряного судна – це пілот, призначений експлуатантом або власником повітряного судна виконувати обов'язки командира повітряного судна і відповідати за безпечне здійснення польоту протягом польотного часу. Командир повітряного судна зобов'язаний володіти технікою пілотування і літаководіння на рівні, який забезпечує безпечне виконання польоту, вміти швидко та правильно оцінювати ситуацію, що склалась, організовувати роботу членів екіпажу повітряного судна на землі і у польоті, у повному обсязі готуватися до польоту і керувати передпольотною підготовкою екіпажу повітряного судна тощо [3, с. 16].

КПС має відповідати як всім загальним вимогам, передбаченим авіаційним законодавством України (наявність відповідної освіти, складання професійних іспитів тощо), так і спеціальним вимогам. Наприклад, згідно з п. 7 ч. 1 ст. 5 Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні особа не може виконувати функції КПС при досягненні 63-річного віку [5].

Відповідно до ч.ч. 1, 2 ст. 60 Повітряного кодексу України командир повітряного судна має наступні права: 1) віддавати команди, які вважає необхідними і такими, що забезпечують безпеку повітряного судна, пасажирів і вантажу; 2) відмовити в перевезенні: будь-якої особи або будь-якої частини вантажу, якщо це може становити потенційну загрозу безпеці літака чи пасажирів; особі, якщо вона перебуває під впливом алкоголю або медичних препаратів до такого ступеня, що може загрожувати безпеці літака

або пасажирів; небажаних пасажирів, депортованих осіб чи ув'язнених, якщо їх переміщення становить загрозу безпеці літака чи пасажирів; має право приймати остаточне рішення про прийняття чи неприйняття літака з експлуатаційними недоліками, дозволеними експлуатаційною документацією; 3) в аварійній ситуації, що вимагає термінового прийняття рішення або виконання дії, командир може виконувати будь-які дії, які він вважає необхідними. У таких випадках він може відступати від правил, експлуатаційних схем і методів в інтересах безпеки (наприклад, зливати в польоті пальне; скидати багаж, вантаж, пошту; змінювати план і режим польоту; приймати рішення про припинення польоту та посадку повітряного судна на запасному аеродромі тощо) [6].

КПС, у зв'язку з виконанням своїх посадових обов'язків, найчастіше вступає у правовідносини з органами влади, а також з юридичними і фізичними особами, що є також свідченням особливості адміністративно-правового статусу командира повітряного судна України. До числа особливостей правового статусу командира повітряного судна України слід віднести наявність у командира функцій щодо підтримки законності і порядку на борту повітряного судна [3, с. 18].

Відповідно до ст. 6 Конвенції про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна від 14.09.1963 р., коли КПС має достатні підстави вважати, що особа вчинила або готується вчинити на борту судна правопорушення або діяння, які можуть поставити під загрозу або загрожують безпеці повітряного судна, або осіб чи майна, що перебувають на борту, або ті, які загрожують підтримання порядку і дисципліни на борту, він може застосувати до такої особи розумні заходи, включаючи запобіжні заходи, необхідні для: а) забезпечення безпеки повітряного судна або осіб чи майна, що перебувають на ньому; або б) підтримання порядку і дисципліни на борту; або в) отримання можливості передати таку особу компетентним властям або висадити його. У такому випадку, командир повітряного судна також може вимагати чи дозволити іншим членам екіпажу надати йому необхідну допомогу, та може просити пасажирів чи дозволити їм надати йому необхідну допомогу, але не вимагати від них цього. Відповідно до норм зазначеної Конвенції, ні командир повітряного судна, ні будь-який інший член екіпажу чи пасажир не підлягають залученню до будь-якого процесу з приводу поведінки з особою, проти якої були розпочаті дії на борту повітряного судна [4].

Також, на КПС покладаються обов'язки щодо збереження засобів реєстрації польотної інформації та ужиття всіх заходів для

їх збереження, для чого він забезпечує пломбування засобів реєстрації польотної інформації на місці їх встановлення на повітряне судно та своєчасне вимкнення. До того ж на командира покладається обов'язок охорони місця авіаційної події до прибуття пошуково-рятувальної команди тощо [7].

Наразі, проаналізувавши чинне українське законодавство, можна констатувати, що спостерігаються тенденції щодо звуження владних повноважень командирів повітряних суден. Наприклад, із прийняттям Повітряного кодексу України 2011 р. повноваження командирів щодо накладення адміністративних стягнень були виключені зі ст. 228 КУпАП.

Таким чином, беручи до уваги все вищезазначене, можна зробити висновок, що КПС має особливий адміністративно-правовий статус. На сьогоднішній день порушена у цій роботі тема є досить актуальним у зв'язку зі стрімким збільшенням ролі повітряного транспорту в світі та все більшим поширенням авіаційних перевезень. Саме тому, на наш погляд, акцентування уваги на правовому статусі КПС є виключним питанням як теоретичного, так і практичного значення.

Література

1. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік / Державна авіаційна служба України. – 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/11308.pdf>. – Назва з титулу екрану.

2. Оперативна статистична інформація щодо основних показників діяльності авіаційної галузі за січень-лютий 2017 року [Електронний ресурс] / Державна авіаційна служба України. – 2017. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents>

3. Драганова Н. В. Особливості адміністративно-правового статусу командира повітряного судна України / Н. В. Драганова // Юридичний вісник. – 2009. – С. 16-19 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [/diyalnist/p%D1%96dsumki%20d%D1%96jalnost%D1%96/25903.html](http://diyalnist.p%D1%96dsumki%20d%D1%96jalnost%D1%96/25903.html). – Назва з титулу екрана.

4. Конвенция о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токио, 14 сентября 1963 г.): Закон УССР от 21.12.1987 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_244. – Название с экрана.

5. Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні: наказ Міністерства транспорту України від 07.12.1998 р. № 486 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0833-98>.

6. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page>.

7. Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2010 р. № 159 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0590-10>.

УДК 342.95:343.137.5 (043.2)

Кисель А. С., студентка,
Економіко-правовий факультет,
Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова, м. Одеса
Науковий керівник: Стукаленко О. В., д.ю.н., доцент

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ОБ'ЄКТА АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

Авіаційний транспорт досить ефективно використовується різними верствами населення. За таких умов постала нагальна необхідність у вдосконаленні заходів щодо забезпечення безпеки польотів, серед яких важливе місце посідає адміністративна відповідальність. В свою чергу питання об'єкту в інституті адміністративної відповідальності має вагоме практичне значення.

Актуальність даної теми обумовлена тим, що на сьогодні немає комплексних теоретичних досліджень щодо об'єкта адміністративних проступків на повітряному транспорті. Без чіткого усвідомлення об'єкта посягання неможливо правильно кваліфікувати діяння, оскільки точне визначення об'єкта посягання робить можливим розмежування різних складів правопорушень.

Дослідженням особливостей об'єкта правопорушень у сфері цивільної авіації приділили увагу такі вчені, як С. Т. Гончарук, І. Я. Козачок, А. С. Бичков, А. О. Собакарь, А. В. Філіпов та інші.

На думку А. В. Філіпова, родовим об'єктом посягань всіх адміністративних правопорушень на транспорті, що передбачені главою 10 Кодексу України про адміністративні правопорушення, вважається нормальне функціонування транспортної системи. Ознаки об'єкта в багатьох випадках прямо зазначаються у статтях, що дає можливість класифікувати склади проступків залежно від виду транспорту. До родових об'єктів адміністративних проступків на цивільному повітряному транспорті відносять безпечне функціонування цивільної авіації та її об'єктів [1, с. 139].

Враховуючи видовий об'єкт, всі правопорушення на повітряному транспорті, закріплені в КУпАП, можна поділити на такі групи: